

AVELLINO – Domani mattina, a partire dalle 9,30, importante appuntamento presso l'ex carcere borbonico di Avellino. Si svolgerà una giornata di studio dedicata alla promozione e alla valorizzazione dei Borghi dell'Irpinia.

L'evento si inquadra in una serie di azioni intraprese dalla Regione Campania, dirette a favorire la valorizzazione delle risorse territoriali. Tra queste un posto di rilievo riveste il sistema dei piccoli borghi che caratterizza il territorio irpino. L'iniziativa, quindi, ha uno spiccato significato di promozione turistica del nostro territorio, affrontata, però, con modalità, per molti versi, nuove. I protagonisti del *workshop* sono tutti i soggetti interessati alla valorizzazione del turismo nella nostra provincia, dalle istituzioni alle amministrazioni locali, dalle imprese ai potenziali investitori, dai progettisti alle associazioni che hanno a cuore le problematiche della valorizzazione turistica della provincia di Avellino.

Il nutrito programma della giornata è articolato in tre parti. La prima prevede interventi dedicati alla presentazione del progetto e all'approfondimento delle linee di sviluppo attivabili per la valorizzazione del territorio irpino. Tre le relazioni previste in questa prima parte. Michele Esposito, presidente di Borghi srl, parlerà sulle "Strategie di intervento per la valorizzazione dei borghi italiani". Successivamente Annunziata Berrino, dell'Università Federico II di Napoli, intratterrà l'uditorio sul tema "Paesi d'Irpinia: un'area interna verso il turismo". Chiuderà la prima parte Fabrizio Mangoni, anche lui docente alla Federico II, che illustrerà un'ipotesi progettuale di "Una *greenway* in Irpinia".

La seconda parte servirà a illustrare alcune esperienze di successo già realizzate. Antonio Canosa, presidente Albergo Diffuso Le Costellazioni (Pietrapertosa-Pz) riferirà su "L'albergo diffuso per la valorizzazione dei borghi". I rappresentanti dei Comuni di Bisaccia, Taurasi e Calabritto parleranno su "La valorizzazione immobiliare e turistica e le possibili forme di partecipazione pubblico-privato". Manuela Ricci, direttore del centro di ricerca Fo.Cu.S. dell'Università La Sapienza di Roma, proporrà una riflessione sui "Borghi del benessere. La salute al centro dello sviluppo". Quindi, Livio Lai, del centro studi enti locali, riferirà su "La valorizzazione fiscale del patrimonio immobiliare".

La terza parte della giornata sarà dedicata alla presentazione di iniziative che, per ricchezza dei contenuti, originalità delle proposte e molteplicità dei soggetti coinvolti, prefigurino ampie possibilità di collaborazione tra i differenti "attori" da coinvolgere nella realizzazione delle azioni di sviluppo. Ad aprire questa terza parte sarà Sabrina Lucatelli, dell'Unità di valutazione degli nvestimenti pubblici (Dps) del ministero dello Sviluppo, che illustrerà "Un progetto per le aree interne". A seguire Alessandra Bonfanti, di Legambiente, intratterrà i presenti su "I borghi creativi". Bruno Busacca di Legacoop si soffermerà su "Le cooperative di comunità", mentre Claudio Bocci di Federculture affronterà il tema de "L'animazione e cultura nei borghi d'arte". Le conclusione della "giornata" saranno tratte dal vice presidente della regione Campania, Giuseppe De Mita.

Intanto, sull'ipotesi di destinare la linea ferrata Avellino-Rocchetta Sant'Antonio a *greenway* c'è la contrarietà di alcune associazioni locali, guidate da InLocoMotivi (le altre sono Irpinia_Turismo, Piccoli Paesi e Stati generali dell'Alta Irpinia), le quali hanno redatto un lungo documento inviato ai consiglieri provinciali, al progettista del Ptcp (Piano territoriale di coordinamento provinciale) e per conoscenza alla deputazione parlamentare della nostra provincia e ai consiglieri regionali. In considerazione dell'importanza dei temi affrontati in questo documento sulla "storica" linea ferrata irpina, ci sembra opportuno riportarlo integralmente.

NO alla trasformazione della storica ferrovia Avellino-Rocchetta in una green-way

PARTECIPAZIONE delegazione al Convegno sui Borghi dell'Irpinia del 5.02.2013

OSSERVAZIONI al PTCP adottato dalla Provincia di Avellino in data 27.12.2012

Ai consiglieri provinciali della Provincia di Avellino

Al progettista del PTCP Prof. Fabrizio Mangoni

p.c. Ai consiglieri regionali della Campania

Ai rappresentanti parlamentari della Provincia di Avellino

I sottoscritti rappresentanti delle associazioni territoriali irpine, riuniti in data 1.2.2013 a Montella, presa visione delle ultime variazioni riportate nel PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale), adottato dalla Giunta Provinciale con delibera n.184 del 27.01.2013, riguardanti la storica tratta ferroviaria Avellino-Rocchetta S.A., che "propone la riconversione come Greenway della Ferrovia dismessa Avellino – Rocchetta Sant'Antonio, a partire dal tratto che ricade interamente nella Provincia di Avellino. Si tratta di un'infrastruttura di notevole importanza ai fini turistici interamente collocata all'interno del corridoio ecologico principale del provinciale e che si sviluppa su un tracciato prevalentemente lontano dagli abitati e circondato da contesti ambientali di notevole bellezza", osservano quanto segue:

1. La ferrovia Avellino – Rocchetta S.A. è attualmente una ferrovia "sospesa" e non "dismessa", come riporta il PTCP, ovvero è stato interrotto il servizio ma l'infrastruttura è totalmente funzionante. La proprietà è di RFI e non si può cambiarne la destinazione d'uso o dismetterla a piacimento da parte di un ente pubblico o privato senza l'approvazione della stessa RFI.
2. Nell'ambito del PTCP, si parla dell'Avellino-Rocchetta S.A. come di un' *"infrastruttura di notevole importanza ai fini turistici"*
, se questo è vero non si capisce perché la si voglia riconvertire in pista ciclabile.

3. Sempre nel PTCP, si considera l'importanza di tale infrastruttura nell'ambito del corridoio ecologico principale provinciale proponendo la riconversione della stessa in una Greenway, quando nei fatti la tratta è già una greenway (strada verde), per i seguenti motivi:
    1. L'uso della mezzo ferrovia riduce sensibilmente quello delle autovetture, anche solo nell'ambito dell'uso turistico.
    2. Il mezzo treno, attualmente diesel, potrebbe essere riconvertito in mezzo ecologico, diminuendo ulteriormente, se non eliminando totalmente, le emissioni di polveri sottili e l'inquinamento dato dalla combustione (si consideri comunque che un treno ha emissioni notevolmente già più basse rispetto a quelle che si sommano per l'elevato numero di autovetture che verrebbero utilizzate in alternativa ad esso).
    3. Convertirlo in pista ciclabile non elimina le autovetture private che vengono utilizzate dai numerosissimi turisti che ogni fine settimana decidono di visitare queste zone.
    4. Esiste già una notevole rete di percorsi naturalistici ciclabili e pedonali nel territorio irpino che non giustifica l'inserimento di un'ulteriore percorso peraltro complesso in diversi punti come quello collinare delle zone delle DOCG e quello montano dell'area del parco dei monti picentini. A questo punto si potrebbe pensare piuttosto a mettere in sicurezza tratturi e strade interne

dell'Irpinia se si volesse maggiorare la dotazione di piste ciclabili e sentieri naturalistici in generale.

5. La tratta Avellino-Rocchetta S.A., comprensiva delle stazioni, dei ponti, dei binari e di tutti gli elementi e opere d'arte che costituiscono tale infrastruttura, considerata nel suo complesso e completo disegno e percorso originario, costituisce un bene storico-architettonico-paesaggistico di valore inestimabile e come tale va salvaguardato in ogni parte che la compone. Sarebbe una perdita gravissima la dismissione della tratta. Si è più volte segnalato alla Soprintendenza competente l'opportunità dell'apposizione del vincolo.
6. L'idea della greenway, di per sé non errata in toto, non può essere sposata ovunque. Esistono sicuramente buoni esempi di greenway, in Italia come in Europa, ma spesso si parla di vecchissimi tratti di ferrovie, dismessi quindi da molti anni e per lo più di brevi lunghezze. Nel caso della Avellino-Rocchetta si parla di quasi 120 km, distesi su tutto il territorio irpino, assai variegato. Si tratterebbe quindi di spezzettare l'infrastruttura, domandandosi cosa si possa fare dei tratti di ferrovia eventualmente non dedicati alla greenway. Ci sono inoltre vincoli architettonici e orografici che impediscono l'uso della bicicletta in sicurezza su molti tratti ferroviari, soprattutto nel tratto San Mango-Nusco : pendenze elevate, gallerie lunghe diversi km., viadotti, tratti a mezza costa, su pendii scoscesi. Abbiamo calcolato che mettere in sicurezza tali tratti, illuminarli, coprire i binari con asfalto o cemento per farne una pista, fare un progetto esecutivo, richiederebbe spese pari a quelle di 10 anni di gestione dell'attuale tratta così com'è.
7. La greenway è quindi, per infrastrutture come la ferrovia, l'ultimissima spiaggia per la salvaguardia di un percorso storico e di un particolare tipo di paesaggio, ma questa, come ricorda anche il DDL in presentazione da parte di Co.Mo.Do., può essere una soluzione a patto che, quando ancora sussista l'infrastruttura e tutte le sue opere d'arte, queste non siano messe in alcun modo in pericolo, ma anzi salvaguardate ulteriormente. Come intende procedere il progetto greenway sull'Avellino-Rocchetta a riguardo?

Per questi motivi, le associazioni propongono :

1. **La dichiarazione di interesse storico-architettonico-paesaggistico** dell'intera tratta ferroviaria, poiché la decisione di trasformarla in greenway metterebbe a serio rischio la salvaguardia delle componenti l'infrastruttura e, nell'ottica della sostenibilità e della tutela ambientale e del paesaggio, non possiamo permettere che nostre decisioni oggi comportino perdite per le generazioni future, cosa che si verificherà trasformando in pista ciclabile, non riconvertibile nuovamente in linea ferroviaria, un'infrastruttura così importante che oggi miopi visioni politiche non riescono a cogliere ma che potrebbe essere così considerata in futuro.

2. **L'uso della ferrovia a fini turistici e di trasporto passeggeri,** eliminando le piccole fermate intermedie, con la programmazione di corse feriali veloci tra le stazioni di Avellino, Montella, Lioni, Calitri e Rocchetta S.A. Così facendo si ridurrebbero i tempi di percorrenza consentendo i medesimi tempi impiegati da una autovettura privata. Obiettivo : un'ora da Lioni

(mezzeria della tratta) sia per Avellino che per Rocchetta. Le fermate nelle stazioni suddette sarebbero funzionali all'utilizzo di ulteriori mezzi di trasporto per muoversi agevolmente nel resto del territorio, sono infatti limitrofe ad autostazioni. Durante i giorni festivi l'orario potrebbe essere corredato da corse "più lente" a fini esclusivamente turistici, reinserendo fermate alle stazioni corrispondenti a borghi storici di interesse culturale e a percorsi naturalistici già presenti nel territorio (Sorbo Serpico, Taurasi, Montefalcione, Castelfranci, Bagnoli, Nusco, Conza-Cairano, ecc.)

3. **Favorire una collaborazione logistica ed economica tra pubblico e privati**; questi ultimi, in particolare, in diverse occasioni hanno mostrato il loro interesse a investire sulla tratta sia dal punto di vista turistico che meramente trasportistico. Considerata non solo la presenza di borghi storici e delle diverse bellezze presenti in Irpinia, ma anche la presenza di aziende e scuole, la ferrovia potrebbe, se usata nel modo illustrato al punto uno, essere un ottimo mezzo integrato alla gomma, sia per raggiungere luoghi di interesse turistico che posti di lavoro e commerciali. _ _ _ I privati interessati all' auto-gestione della tratta (con comodato d'uso di almeno un vettore) si sono dati appuntamento, unitamente ai sottoscritti, in data 20 febbraio 2013 presso la sala riunioni del Tribunale di Sant'Angelo dei Lombardi. I destinatari della presente sono invitati ad intervenire.

4. **4. La presente è inviata al Consiglio Provinciale di Avellino, quale documento contenente osservazioni al PTCP.**

Rappresentanti delle Associazioni firmatarie: In_Loco Motivi, capogruppo, Irpinia_Turismo, Piccoli Paesi, Stati Generali dell'Alta Irpinia